

Fabryka kół „Patria"

Towarzystwo komandytowe

ALFRED WEIDLER

i Spółka

we Wiedniu, II/7 Handelsquai, 92.

Fabryka macierzysta

w SOLINGEN.

Wyłączne zastępstwo dla Galicyi, skład fabryczny i szkoła jazdy

we Lwowie,

ul. Trzeciego Maja róg ul. Kościuszki.

PATRIA

Koła do jazdy

koła motorowe i pakunkowe

o najwyższej dokładności wykończenia.

Wszystkie części własnej fabrykacyi.

Wszystko kute lub ciągnione, nic lanego.

Rama nie do zniszczenia.

Lutowania niewidoczne.

PATRIA



„ŻART" kalendarz humorystyczny i illustrowany 19 arkuszy druku. Cena 50 ct. — Dla Szanownych Abonamentów „Koła" zniżamy na **30 ct.** z przesyłką pocztową **35 ct.** — Administracya „Żartu" Osolińskich 15.

Rok. V. Dnia 5. października 1899. Nr. 19.

Przedpłata:

z przesyłką pocztową:

rocznie . . 4 zł.
półrocznie . 2 „
kwartalnie . 1 „

Dla klubów i towarzystw gimnastycznych i sportowych:

rocznie . 3 zł. — ct.
półrocznie . 1 „ 50 „

Numer pojedyńczy 20 ct.

„KOŁO“

Pismo fachowe
poświęcone sportowi kołowemu,
Organ urzędowy
Lwowskiego K. C., Krakowskiego K. C., O. K. S. Lwowskiego i innych.

Wychodzi 5. i 20. każdego miesiąca.

Wydawca i odpowiedzialny redaktor:
KAZIMIERZ HEMERLING.

Ogłoszenia:

1 strona . . 24 złr.
1/2 strony . . 12 „
1/4 „ . . 6 „
1/8 „ . . 3 „

Przy kilkakrotnem ogłoszeniu stosowny rabat.

Redakcya i Administracya
we Lwowie,
ul. Szopena 7.

W Krakowie: księgarnia S. A. Krzyżanowskiego.

Z przesyłką dla Rosyi 4 Ruble, dla Niemiec 8 Marek

Wszyscy członkowie Lwowskiego Klubu Cyklistów otrzymują „KOŁO“ bezpłatnie.

Garstka wrażeń z wycieczki.

Skreślił K. Hemerling.

Tu mimo zwolnienia jazdy i mimo dzwonienia, wlazł jakiś tamtejszy nieostrożny obywatel pani Guszalewiczowej w drogę, tak że się z nim zderzyła i spadła z koła. Upadek był tak zgrabny i lekki, iż się jej nic złego nie stało, — ale trzeba było widzieć oburzenie publiczności na tego człowieka, który śmiał upadek spowodować i mimo dzwonienia nie ustąpił z drogi, trzeba było słyszeć ile mu się dostało groźb i wyzwisk, a nawet chciano go zaraz prowadzić do Magistratu i tylko wyjaśnienie pani Guszalewiczowej, iż się jej nic nie stało, uspokoiło dopiero wzburzone umysły. I znów przyszła mi na myśl nasza biedna Galicya; o u nas inaczej! u nas z pewnością byłoby całe odium spadło na cyklistę i gotówby się znaleźć za nieostrożną jazdę na „inspekcyi“. Jak różne mogą być zapatrywania na jedne i tę samą rzecz.

Dzień następny (5. sierpnia) powiół nas w kierunku południowym od Ischlu. Przejechawszy most na Trunie, dostajemy się przez cieniste ogrody, obok wspaniałej willi Sickingen na świetny gościniec w kierunku do Hallstadt. Mijamy malowniczo położone miasteczko Laufen, na prawym brzegu rzeki Truny, która tu z powodu szalonego prądu ma rozmaite ciekawe progi i zabezpieczenia, dalej miejscowości Anzenau i Ober-Weissenbach z wielkimi składami drzewa, miasteczko Goisern licznie przez letników w sezonie odwiedzane — zwłaszcza dla swych jodowo-siarczanych kąpieli, w dalszym ciągu miejscowość Steg, leżącą nad północnym brzegiem jeziora Hallstadzkiego. Odtąd jedziemy ponad zachodnim brzegiem jeziora drogą, ciągnącą się u podnóża skalistych gór z grupy Dachsteinu i częściowo w skale wykutą a zawsze wyśmienitą. Na lewo po drugim brzegu jeziora wije się tor kolejowy u podnóża wspaniałych gór Sarsteinu. Bawiąc oczy pięknym widokiem na jezioro, dojeżdżamy do miejscowości Gosaumühl położonej przy ujściu potoku Gosau do jeziora Hallstadzkiego. Tu zatrzymaliśmy się dla posiłku, a równocześnie z werandy restauracyi, leżącej bezpośrednio nad wodą, mogliśmy się jeszcze dokładniej przyjrzeć temu ze wszystkich stron stromemi górami otoczonemu jezioru (8 km. długości, 1 - 2 km. szerokości), co mu nadaje jakiś szczególniejszy odrębny poważny charakter.

Stąd puszczamy się na zachód, mijamy Gosauzwang, podjeżdżając pod most, służący dla przewodu słonej ropy, około 140 m. długi a opierający się na 7 filarach (najwyższy około 50 m.) i dostajemy się w wąską i cienistą dolinę potoku Gosaubach roz-

bijającego się i pieniącego z głośnym pluskiem wśród głazów i kamieni. Droga pnie się tu ustawicznie pod górę, tak jednak łagodnie, iż wprawny cyklista zwalczyć może łatwo wszystkie niemal bardziej strome wzniesienia. Nasza ambicya kolarska – zwłaszcza ze względu na słabszej płci towarzyszkę, nie sięgała tak daleko i bez skrupułów prowadziliśmy koła pod każde bardziej strome wzniesienie. Mimo tego posuwaliśmy się dość skoro, w ciągu mniej więcej godziny znaleźliśmy się w szeroko rozciągającej się wsi Gosau (766 m.), gdzie się i dolina znacznie rozszerza, a wybiegające od południa w rozmaitych odłamach ściany gór „Donnerkogeln“ (2052 m.) tworzą wspaniałe tło. Wąska droga turystyczna (4 km.) prowadzi stąd do Gosauschmied (775 m.), gdzieśmy się znaleźli około godziny 11. Jak wszędzie tak i tu znajduje się bardzo przyzwoita restauracya i hotel, a nawet stodoła, służąca przeważnie na przechowania rowerów, stąd bowiem dalsze wycieczki można już tylko pieszo robić. Celem naszej wycieczki były jeziora Gosau przednie 908 m., i tylne 1156 m. npm., na których zwiedzenie potrzeba około 4 godzin czasu. Nie zwlekając tedy, po pokrzepieniu ciała, puściliśmy się zaraz pieszo wąską ścieżką prowadzącą wśród lasu i ciągle wzdłuż tego samego potoku ku przedniemu jezioru, a w ciągu godziny znaleźliśmy się na werandzie tamtejszej restauracyjki, położonej bezpośrednio nad tem uroczem jeziorem. Widok roztaczający się stamtąd jest prawdziwie imponujący: przed nami niewielkie stosunkowo (1½ km. długości, ½ km szerokości) ze wszystkich stron zielenią pięknych lasów szpilkowych otoczone i barwę tę odbijające jezioro, w tyle ku południowemu wschodowi sterczy wyniosły Dachstein (2996 m.) ze swymi białymi lodowcami, które przez lornetkę widać jak na dłoni, na lewo Hohes Kreuz, na prawo Thorstein i Donnerkogel. Takie to wszystko piękne, wspaniałe, ale zarazem grozą przejmujące.

Już mieliśmy dążyć dalej, kiedy się nad szczytem Donnerkoglu zawinęła chmurka, towarzysz mój obejrzał się naokoło i rzecze: „Nie mamy się co dalej puszczać, bo zaraz będzie deszcz“. Nie chciało mi się w to wierzyć, wszak słońce ślicznie świeciło, a te drobne rozrzucone chmurki nie wydawały mi się wcale niebezpiecznemi. Nie minęło jednak parę minut, jak się gdzieś z dala zaczęły odzywać grzmoty, a nad nami zaczęło się coraz więcej chmur gromadzić. Ha — zacząłem wierzyć — „Spieszmy napowrót do Gosauschmied, gdzie może jeszcze przed deszczem zdążymy“ zakonkludował Guszalewicz i nie czekając na naszą decezyę zaczął szybko kroczyć na dół, a my za nim.

Była to forsowna tura z góry na dół. Częścią biegnąc, częścią szybko idąc zdążyliśmy rzeczywiście do restauracyi w Gosauschmied w ciągu około 30 minut, kilka ostatnich minut, już w deszczu, ale dość jeszcze szczęśliwie, gdyż w chwilę po przekroczeniu progu restauracyi, rozpoczęła się dopiero straszliwa burza z ulewą. Jest to zakątek alpejski, w którym tego rodzaju burze są na porządku dziennym. W restauracyi liczne grupy turystów, ubolewające nad swoim losem i kombinujące czy to burza przejściowa, czy może na dobre się zasłoci. — Już zaczyna ulewa słabnąć, — ale tymczasem przychodzi druga z gradem, — jedni chcą czekać, drudzy dosiadają omnibusów i podwód i jadą z powrotem, a deszcz pada i pada. Nie brakło tam naturalnie i sporej liczby cyklistów, którym taka aura najbardziej nie w smak; z tych niektórzy decydują się zostać tam na noc, inni patrzą za podwodami — i nasza towarzyszka oświadczyła się już, za jednem lub drugiem, zwłaszcza, że miejscowy tamtejszy personal twierdził, „iż będzie już dłużej padało“. — Ale Guszalewicz nie spuszczając się na to zdanie, przyzierał się płaczącemu horyzontowi to z jednej, to z drugiej strony i nareszcie około godziny 5. oświadcza się stanowczo za jazdą na kołach. Trwożliwszej natury jego małżonka boi się jechać w błocie i deszczu, ale nareszcie daje się nakłonić, ubieramy się w gumowe płaszcze i mimo deszczu wybieramy się w drogę do najbliższej stacyi kolejowej. Droga rozmoczona, koła się trochę miejscami ślizgają, jedzie się jednak wcale dobrze. Ależ i deszcz wnet ustaje, koło Gosaumühl droga lepsza i mniej błotna, tak że pani G. rezygnuje już z pociągu kolejowego, no i dojeżdżamy o zmroku do Ischlu (32 km.) szczęśliwie, zastając tu zupełnie suche drogi. Zrobiliśmy tedy w tym dniu 64 km. na kołach a około 10 km. pieszo i przyznać trzeba, żeśmy się czuli cokolwiek znużeni.

Dzień następny, to jest 6. sierpnia przeznaczyliśmy na bliższe obejrzenie samego Ischlu. Rozwodzić się nad jego opisem nie będę. Miasteczko niewielkie (8500 mieszkańców), schludne, rozłożone na półwyspie utworzonym przez rzeki Trunę i wpadającą do niej Iskilę (Ischl), otoczone zewsząd malowniczemi górami i cienistemi ścieżkami sięgającemi na kilka i kilkanaście kilometrów

w każdym kierunku, wśród których spotyka się urocze miejsca, wspaniałe widoki, a nadto wszędzie przyzwoite restauracye, kawiarnie, gospody i w ogóle „Europę“. Na zwiedzaniu rozmaitych osobliwości zeszedł nam mile dzień cały, a nie pominęliśmy także wdrapania się na niewielką, odosobnioną, nad prawym brzegiem Truny wznoszącą się górę Siriuskogl, z której roztacza się śliczny widok na cały Ischl i jego okolicę.

Dnia 7. sierpnia ruszyliśmy do Aussee, a to przez Laufen, Goisern do Steg na kołach, stamtąd zaś do Aussee koleją. Wprawdzie do Aussee prowadzi dobry gościniec przez Pötschenhöhe, ale ma być wskutek górzystości zbyt męczący, natomiast jazda koleją nastręcza śliczne widoki, których towarzysze nie chcieli mię pozbawić. Z miejscowości Steg, położonej na północnym kraińcu jeziora Hallstadzkiego, wije się gościniec do Hallstadt po zachodnim brzegu tego jeziora, tor zaś kolejowy przenosi się na brzeg wschodni, pod stoki gór Sarsteinu, częściowo w skałach wykuty i tunelem prowadzony, a z okien pociągu roztacza się wspaniały widok na jezioro i przeciwległe miejscowości Gosaumühl, Hallstadt i piętrzące się nad niemi góry. Przebywszy miejscowość Obertraun, wjeżdża pociąg w dziką dolinę Koppów i posuwając się u stóp Sarsteinu ciągle wzdłuż rzeki Truny dochodzi do stacyi kolejowej Aussee w Styryi.

Tu dosiedliśmy napowrót naszych stalowych rumaków i puścili się ku miastu, gdzieśmy się też na chwilę zatrzymali. Miasto Aussee niewielkie, ale bardzo pięknie położone nad Truną, której trzy ramiona tu się schodzą, otoczone wspaniałym wieńcem gór. Na werandach restauracyi i kawiarni liczne grupy letników i turystów, naokoło lasy szpilkowe z licznemi drożynami.

Po skromnym posiłku ruszyliśmy doskonałą cienistą drogą do Grundlsee. I znów jesteśmy nad uroczem jeziorem, otoczonem lesistemi górami; z północnego wschodu zarysowują się nagie i strome szczyty pasma gór Todtes Gebige. Przejechawszy się ponad jeziorem, powróciliśmy do Aussee i nie zatrzymując się tam wcale podążyliśmy znów w kierunku połnocnym do Alt-Aussee nad jeziorem tej samej nazwy, gdzieśmy się w hotelu „am See“ zatrzymali dla spożycia objadu. Przestronna weranda restauracyjna leży bezpośrednio nad jeziorem, a z niej roztaczają się naokół wspaniałe widoki. Ze wschodu wpada do jeziora prawie prostopadle stroma ściana góry Trisselwand, z południa sterczy wyniosły Tressenstein, a po za nim malują się na dalekiem tle szczyty Dachsteinu ze swymi lodowcami, z północy szczyt Loseru. Zrobiliśmy tu jeszcze przechadzkę po promenadzie arcyks. Franciszka Karola, ciągnącej się długim pasem (7 km.) ponad jeziorem, poczem dosiedliśmy kół i podążyliśmy ku stacyi kolejowej Aussee, by w ten sam sposób częścią koleją, a częścią na kołach powrócić do Ischlu. Mimo posłużenia się koleją, zrobiliśmy w dniu tym około 55 km. na kołach.

W następnym a ostatnim dniu pobytu mego w Kameralnych dobrach solnych, ograniczyliśmy się na małej wycieczce po okolicy Ischlu i do Stroblu dla wykąpania się — resztę zaś czasu poświęcić musieli pp. Guszalewicze pakowaniu się do powrotu do Pragi, albowiem z dniem 12. sierpnia rozpoczynał się sezon operowy, a na 10. sierpnia zapowiedzianą była próba. Tegoż dnia po południu zachmurzyło się niebo na dobre, a pod wieczór zaczął padać rzęsisty deszcz.

(C. d. n.)



Koło

i obchodzenie się z niem.

(Ciąg dalszy.)

Kto sobie zadał pracy, aby obręcz gumowy raz zdjąć, a następnie włoży go napowrót i napompuje, ten już w danym wypadku potrafi też sobie radzić. Do naprawy pneumatyka nie jest zawsze koniecznem zdejmowanie całego koła z ramy, zwłaszcza jeżeli miejsce skaleczone jest widoczne. W wypadku takim przewraca się koło opierając je na rączkach i siodle i otwiera się płaszcz tylko w skaleczonem miejscu.

Pod względem naprawy zapamiętać należy:

Na dziurę powstałą w kiszce nalepia się z zewnątrz jej plaster wulkanizowanej gumy (ewentualnie także niewulkanizowanej ale z płatkiem płótna), natomiast skaleczenia płaszcza zakleja się od wewnątrz odpowiednim

kawałkiem silnego płótna. Przy większych dziurach w płaszczu trzeba zwyczajnie użyć dwu łat, a to jednej mniejszej, drugiej zaś większej, sięgającej aż do krawędzi płaszcza. Skaleczenia zewnętrznej gumowej powłoki płaszcza zapuszcza się płynną gumą, tak, aby się wilgoć do płótna nie dostawała, większe zaś nalepia się nadto płatkiem gumy.

Jeżeli skaleczenie kiszki jest tak nieznaczne, iż nie da się okiem dostrzedz, należy kiszkę zdjąć z koła, założyć napowrót wentyl i kiszkę napompować. Pompować należy ostrożnie, gdyż przy zanadto silnem napompowaniu kiszka się łatwo wydyma i może łatwo pęknąć. Tak napompompowaną kiszkę zanurza się w wodzie i bada czy nie wychodzą gdzie bulki powietrzne. W braku odpowiedniego naczynia można kiszkę pociągnąć wodą mydlaną, cukrową, piwem lub podobnym jakim płynem, który tworzy przy dmuchaniu bańki. W miejscu gdzie jest kiszka przedziurawioną pokażą się wtedy bulki względnie bańki.

Zdarza się jednak iż dziurki znaleść nie można, a mimo tego kiszka powietrza nie trzyma. Pochodzi to zwyczajnie stąd, iż cała kiszka zrobiła się zbyt porowatą i skoro ją pod wodą na pewnym kawałku rozciągniemy, pokrywa się jakby rosą z bulek powietrznych. Najpewniejszą w takich razach jest wymiana kiszki na nową, ale można ją też zrobić jeszcze na jakiś czas zdolną do użytku przez wlanie do środka jakiegoś płynu, któryby mógł te otwarte pory od środka na całoj powierzchni kiszki zatkać. Płyny tego rodzaju są do nabycia w handlach sportowych, a do „środków domowych“ należy mleko z cukrem.

Do klejenia pneumatyków używa się płynnej gumy, sprzedawanej zwyczajnie w metalowych, dokładnie zamkniętych tubkach. Dokładne zamknięcie tej gumy przed dopływem powietrza jest ważnem ze względu, że na powietrzu bardzo rychło wysycha. Z klejeniem, postępuje się w ten sposób, iż płaszczyzny mające być ze sobą sklejone odczyszcza się dokładnie benzyną lub papierem szmirglowym, następnie pociąga się cienkiemi warstwami płynnej gumy i czeka aż podeschną, tak aby się przyłożonego palca nie czepiały. Do sklejenia gumy wystarcza jedno lub najwyżej dwurazowe przeciągnięcie płynną gumą, natomiast płótno trzeba tak długo pociągać gumą płynną, dopóki nie utworzy się na niem jednostajnie połyskująca warstwa gumy, przyczem do pociągnięcia powtórnego musi się wyczekać aż poprzednia warstwa zupełnie wyschnie.

Skoro tak pociągnięte gumą płaszczyzny zetkniemy ze sobą i silnie je przyciśniemy, to skleją się one ze sobą dokładnie i silnie.

Zwracamy też uwagę, iż często wentyl jest powodem uchodzenia powietrza z kiszki, toteż każdy musi się z jego konstrukcyą zaraz przy zakupnie maszyny zaznajomić, by módz ewentualnemu jego uszkodzeniu zaradzić.

Obręcze jednorurowe.

Wypada jeszcze na tem miejscu poświęcić słów kilka obręczom jednorurowym — *Single-Tube*, spotykanym dziś coraz częściej, zwłaszcza na drewnianych dzwonach maszyn amerykańskich. Pneumatyk taki stanowi jedne kiszkę mającą z wewnątrz i z zewnątrz warstwy gumowe a we środku warstwę płócienną, wszystkie stale ze sobą spojone.

Obręcz taki przyklejony jest kitem gumowym do dzwona, a uważać należy aby dokładnie się wszędzie trzymał, jeśli nie ma być łatwo narażonym na uszkodzenia. Uważać dalej należy aby obręcz taki nie mógł być uszkodzony przez zbyt ostre krawędzie dzwona, lub wystające z dzwona końce sprych.

Co się tyczy obchodzenia się z tymi obręczami, pompowania i t. p. trzymać się należy przepisów podanych dla poprzednich pneumatyków. Natomiast sposób naprawiania ich różni się zupełnie od poprzednich. Każda z fabryk dodaje do naprawy swoich obręczy potrzebne przybory i dokładny opis. Przybory te składają się zwyczajnie z płynnej szybko wysychającej gumy z sikawką, tubki zwykłej płynnej gumy, plastrów gumowych, gumowanej taśmy, pewnej ilości stożkowych gumowych czopków i specyalnego świderka.

(C. d. n.)



Zabawa sportowa
na torze L. K. C.

W dniu 1. października urządził komitet sportowy, zabawę na torze w której skład wchodziły:

1. Wyścig matematyczny 2000m. polegający na tem, iż każdy z biorących udział musiał się w dowolnem okrążeniu zatrzymać i wykonać zadanie matematyczne (dodanie kolumny cyfr i podzielenie sumy przez ostatnią jej cyfrę). Udział wzięło 5 jeźdźców, a to: Wróblewski, Żeński, Bielski, Jankowski i Oniewicz, z których pierwszym po dobrem wykonaniu zadania przybył do mety p. Alfred Wróblewski.

2. Wyścig nowicyuszów 3000 m. zgromadził u startu 3 współzawodników. 1. Bronisławski w 5:20$^{3}/_{5}$, 2. Oniewicz, 3. Maschler.

3. Wyścig z wyrównaniem na tandemach 1 mila ang.=1609 m. Stanęły 3 pary a to Bobowski-Lubicz scratch, Wróblewski-Klupski (100 m. wyr.) i Oniewicz-Bronisławski (160 m). Zaraz w pierwszem okrążeniu pękł pierwszej parze łańcuch wobec czego musiała ustąpić, a do mety przybyli: 1. Wróblewski-Klupski w 2:6 $^{1}/_{5}$ 2. Oniewicz-Bronisławski.

4. Do wyścigu z balonikami powietrznymi stanęło 7 jeźdźców a to: Oniewicz, Bielski, Laskowski, Maslcher, Janowski Gołębiowski i Żeński. Wyścig polegał na urywaniu baloników i przybyciu z nimi do mety. Zwyciężył Oniewicz.

5. Bieg z przeszkodami na 5 okrążeniach. Urządzono jednę przeszkodę w kształcie trzech wąskich bramek, przez które jeźdźcy musieli przejeżdżać, z drugiej zaś strony ułożono drabinę, przed którą musiał każdy jeździec stanąć i maszynę przenieść. Udział wzięło 4 jeźdźców a to: Bronisławski, Maschler, Witołdowicz i Jankowski, którzy też w tym porządku przyszli do mety.

6. Wyścig T. K, W. 1000 m. z wyrównaniami. 1. Lubicz (5) w 1:19. 2. o długość maszyny Bobowski (0), 3. o dwie długości Klupski (30). Bez miejsca Jankowski (80), Bronisław ki (50) i Oniewicz (60).

Nadprogramowo urządzono jeszcze bieg słabszych na 2000 m., w którym przybyli 1. Wróblewski 3:45, 2. Klupski o $^{1}/_{2}$ koła, 3. Bronisławski o 4 długości maszyny.

Podczas wyścigów puszczono olbrzymi balon z spadochronem, a po wyścigach spalone zostały przez pirotechnika z Warszawy p. Rudkowskiego wykonane, wspaniałe ognie sztuczne.



Z dziedziny techniki, fabrykacyi i handlu.

Zapowiedziane nowości wystaw londyńskich

Niektóre z technicznych nowości, mających się ukazać w listopadzie na londynskich wystawach kolarskich, są już przedmiotem licznych technicznych omawiań w gazetach zagranicznych. Do pierwszych z nich należą sprężynowe widły przednie, o których się fachowcy wyrażają bardzo pochlebnie. Fabrykuje je firma J. B. Dunlop Cycle Fittings and Engineering Company, Limited, Vere Strat w Birmigham. Budowa tych wideł polega na tem, iż obie pochwy są na końcach rozszczepione na dwie odnogi, z których dolne połączone są za pomocą sztabek na zawiasach z osią przedniego koła, górne zaś łączą się z tą osią za pomocą spiralnej sprężyny. Zastosowanie sprężynowych ram lub wideł nie jest nowością; każdy niemal rok przynosił tego rodzaju rozmaite systemy, lecz żaden z nich nie zadowolił naszych wymagań. Że zastosowanie sprężyn mogłoby w daleko większej mierze zredukować uderzenia i wstrząśnienia, aniżeli obręcze pneumatyczne, może każdy osądzić, porównując jazdę po złej drodze lub lwowskim bruku w powozie o dobrych resorach, z jazdą na naszym dzisiejszym rowerze. Powyższe widły dunlopowskie redukować mają właśnie te wstrząśnienia bardzo znacznie, przyczem ani maszyna nie traci na wytrzymałości, ani jazda nie wymaga większego nakładu pracy, jak to było przy dawniejszych sprężynowych systemach. Także i hamulec przy tym dunlopowskim systemie, jakkolwiek odległość jego od obręcza może się zmieniać wskutek ruchów sprężyny, działa przy naciśnięciu zupełnie dokładnie, a nawet, jak twierdzą niektórzy, pewniej aniżeli przy widłach stałych.

Drugą nowością mającą wejść w powszechne użycie jest wolno poruszające się koło „free wheel". t. j. koło zao-

patrzone w przyrząd, dozwalający na dalszy ruch w biegu będącego koła pomimo wstrzymania ruchu pedałów. Na tego rodzaju koła był już w b. r. bardzo wielki popyt, a fachowcy twierdzą, iż na r. 1900 każda z większych fabryk będzie takie „wolno bieżące“ koła fabrykowała. Naturalnie że koło takie nie da się pomyśleć bez doskonale działającego hamulca, toteż fabrykanci wysilają się obecnie na konstrukcye takich hamulców. System, przy którym hamulec funkcyonuje przez pociśnięcie pedału wstecz, jest dziś u kół tych najwięcej w użyciu, ale spotyka się i hamulce ręczne pewnie działające, przyczem działanie ich skierowane jest częściej na stalowe dzwono lub na piastę koła, aniżeli na obręcz pneumatyczny, a często też oprócz hamulca nożnego do tylnego koła spotykamy i hamulec ręczny do koła przedniego.

Firma Gormully & Jeffery (147 i 149 Farringdon Road, E. E., w Londynie) skombinowała nadto „wolno bieżące“ koło z zmienną przenośnią. Mechanizm jest dość skomplikowany, a ciekawy czytelnik może zażądać wyjaśnień i rysunków od wymienionej firmy.

Ale i to „wolno bieżące“ koło nie jest czemś zupełnie nowem, było ono zastosowane u tak zw. kół „Star“, dalej w r. 1891 przez jedne z fabryk w Sheffield, a w r. 1895 widzieliśmy w jednem z pism warszawskich rysunek i opis podobnego przyrządu nazwanego tam „inercyjnym“, z wyliczonym szeregiem kilkudziesięciu jego zalet.

Ciekawemi są daty pewnego angielskiego cyklisty, który przebył na takiem „free wheel“ 2100 mil ang. wzdłuż i wszerz Brytanii. Pisze on, że była to jego najpiękniejsza tura od lat dwudziestu. Długość korb wynosiła 9 cali, przenośnia 80, hamulec nożny przez cofnięcie pedałów. Z wszystkich nawet bardzo stromych gór zjeżdżał z całą pewnością. Był w drodze 18 dni i 12 godzin, robił przeto przeciętnie 110 mil dziennie, a nigdy nie czuł się zmęczonym. Po skończeniu podróży wykazał cyklometer na kole 2100 mil, na korbie tylko 1470 mil, to znaczy, że na 630 milach pedałów nie używał, dając nogom odpoczywać. W pewnym dniu ujechał 118 mil, z których tylko na 74 milach nogami pracował, a 44 zrobił bez poruszenia nogą.

Jedna znów z wybitnych angielskich turystek pisze: „Dosiadłszy po raz pierwszy wolno bieżącego koła, doznałam bardzo niemiłego uczucia, jakoby pedały nie były z resztą maszyny w żadnym związku. Uczucie to ustępowało powoli podczas jazdy, a powracało, skoro się znalazłam w ulicznym zgiełku, gdzie należało jechac powoli, a tu maszyna mimo wstrzymywania pedałów jedzie dalej sama“. W dalszym jednak ciągu podnosi zalety tego koła i oszczędność w nakładzie pracy.

KRONIKA.

— P. Józef Zejdowski pozyskany dla naszej sceny artysta teatrów rządowych w Warszawie, zawitał już do Lwowa. W osobie jego pozyskuje i sport nasz wybitną siłę. W Warszawie należał on do najruchliwszych członków tamtejszego T. C. i najdzielniejszych turystów Królestwa sądzimy więc, że nie zechce spocząć na zdobytych tam laurach i nie cofnie się i u nas od dalszej pracy dla sportu.

Na scenie lwowskiej wystąpi p. Zejdowski po raz pierwszy w znakomitej komedyi Zabłockiego »Fircyk w zalotach«.

— „Wypadek cyklisty!“ Pod tym napisem rozeszła się niedawno smutna wiadomość o wypadku p. Alojzego Wallka, który stracił pod kołami pociągu kolejowego nogę. Jaki związek ma ten wypadek z cyklistyką nie wiemy, bo p. Wallek był tak samo doskonałym turystą, dzielnym łyżwiarzem, gimnastykiem i t. d, ale żaden chyba z tych sportów nie zawinił nic w tym nieszczęśliwym wypadku.

Wypadek ten odbił się smutnem echem po całej Galicyi, bo rzeczywiście mało ludzi może się cieszyć taką sympatyą, jakiej zażywa ten tak znany ruchliwy i pracowity „Sokół“ i sportsmen, którego nie brakło przy żadnej pracy dla gimnastyki czy sportu, na żadnych wyścigach, na żadnej wycieczce lub uroczystości. I w dniu krytycznym pojechał sam do Sądowej Wiszni na otwarcie tamtejszego »Sokoła«. Powracając stamtąd wpadł w niewiadomy sposób pod koła pociągu.

Jak się dowiadujemy, przebieg choroby jest normalny i jeżeli nie zajdą jakie komplikacye, może p. W. do 6 tygodni wyzdrowieć. Noga odcięta jest niżej kolana, tak że będzie możliwem zastosowanie sztucznej nogi.

— Ostatnie w tym sezonie jesienne Wyścigi galicyjskie na torze L. K. C. odbędą się dnia 16. b. m. Szczegółowy program, w który wchodzić będą 4 biegi wyłącznie dla zamiejscowych (2 z wyrównaniami) rozesłany zostanie klubom i towarzystwom.

— Pierwszy tricykl transportowy okazał się na ulicach Lwowa, a jest on własnością p. Jankowskiego, znanego w mieście masarza. Wehikuł ten poza obrębem Galicyi, nie jest żadną osobliwością, nie brak go w żadnym z większych handli, a setki ich uwijają się po ulicach. Może p. Jankowski zrobi dobry początek.

— Nareszcie i we Lwowie można widzieć listonosza na kole, ba nawet posługacza!

— Przejechanie. Jakiś nieostrożny cyklista przejechał dnia 3. bm. 10-letniego syna stróża domu przy ul. Gołębiej l. 11. Cyklista znikł bez śladu, a do dziecka wezwano pogotowie towarzystwa ratunkowego. — Czy postępowanie takie jest godnem szanującego się cyklisty? W wypadkach takich, bez względu kto zawinił, obowiązkiem jest cyklisty zatrzymać się i zaopiekować się ofiarą wypadku, a choćby wina była po stronie cyklisty, zmniejszy się ona w ten sposób do połowy.

Co prawda, że mało gdzie da się spokać tak niesforne dzieci jak we Lwowie i byłoby obowiązkiem rodziców i opiekunów, jak nie mniej szkół wpływać na poskromienie ich zapędów przeciwkolarskich w interesie obopólnego bezpieczeństwa.

— Na wyścigi do Krakowa na 8. bm. wybiera się kilku lwowskich wyścigowców.

— Z Krakowa donosza nam, że ruchliwy sekretarz T. M. C. p. Ziembicki po przebyciu szczęśliwie tyfusu, zapalenia płuc i skrzepu, ma się obecnie lepiej, lekarze nakazali jednak rodzinie nie wypuszczania jeszcze przez kilka tygodni z łóżka niecierpliwego sportsmena.

— Wspaniałe dla cyklistów rozporządzenie wydał niemiecki trybunał sądowy: „Za wypadki na drogach, wynikłe z powodu złego stanu bruków, lub niedostatecznego oświetlenia, odpowiada gmina, w której obrębie droga ta leży". Niechaj się gmina lwowska strzeże bo gdyby się u nas podobne rozporządzenie pokazało, to musiałaby znów chyba nową zaciągnąć pożyczkę na odszkodowania za połamane na lwowskich brukach rowery.

— Austr. Touring-Club wniósł do Ministerstwa spraw wewnętrznych prośbę o poprawę dróg w Monarchii i przeznaczenie bankietów wyłącznie dla użytku kolarzy, wskutek czego delegowani zostali pp. radca dworu Iskowski i radca budownictwa Lustig do studyów nad gościńcami.

— Rada gminna m. Gracu nazwała nowo wybudowaną ulicę w południowej części miasta ul. Draisa (wynalazcy koła).

— Czeski »Cyklista« w sprawozdaniu swem z wyścigów słowiańskich nazwał tor L. K. C. najlepszym w Austryi.

— Od czeskiego Związku otrzymał L. K. C. następujące pismo: „Skvelé prijeti a pohostinost w pravde slovanska, již se nam v pratelském kruhu Vasem dostalo, bude nam nezapomenutelnou, a najkrasnejsi vzpominkou na mile prožite chvile.

Dekujeme Vam vrele za vse a tesime se již nyni, že pristim rokem budeme miti poteseni uvitati Vas v nasi slovanské maticce Praze, abychom i Vas presvedcili o citech pratelskych, jez pro narod Polsky v srdci svém chovame Na zdar a na shledanou! C. U. J. V. — A. Klimes predseda«.

— Próba serca. Pewien lekarz angielski daje cyklistom będącym w wątpliwości co do zdrowia serca radę — wyjechać w możliwie szybkiem tempie na strome wzniesienie. Skoro cyklista po takiej jeździe uczuje kłujący ból w grzbiecie pomiędzy łopatkami, znak to, iż serce jest chore i musi na siebie uważać Jeżeli bólu tego nie czuje, wówczas serce jego jest zdrowe i funkcyonuje prawidłowo. W ocenę tego eksperymentu wdawać się nie możemy, ale może który z naszych lekarzy osądzi o ile zdanie anglika jest słusznem.

— Regulamin jazdy na kole w obrębie miasta Krakowa, wydany przez c k. Dyrekcyę Policyi w porozumieniu z Magistratem król. stoł. miasta Krakowa.

§ 1. Koło każdego typu uważa się pod względem przepisów policyjnych za wóz lekki, tem samem więc, obowiązuje kolarza porządek jazdy powozów, przepisany dla Krakowa, a w szczególności przepisy zawarte w następujących paragrafach

§ 2 Nie wolno:

a) jeździć po chodnikach i drogach przeznaczonych dla pieszych, po plantacyach miejskich ogrodach publicznych, ścieżką po nad Rudawą, ulicami Lubicz i Rakowiecką w dzień Wszystkich Świętych i dzień zaduszny, ulicą Sienną od Rynku głównego do małego, drogą po nad Rudawą w czasie trwania wyścigów konnych, po placach targowych w czasie trwania targów, po placach dla ćwiczeń wojskowych, oraz po miejscach zamkniętych dla pojazdów z powodu jak n. p. procesyi, pochodów pogrzebowych, robót publicznych i t. d.

b) prowadzić koła przez chodniki;

c) jeździć po ulicach kilku osobom obok siebie;

d) brać z sobą na koło małe dzieci;

e) przywiązywać psów do koła;

f) jeździć na kole nie trzymając w rękach kierownicy.

§ 3. Kolarz winien wymijać w lewo, wyprzedzać w prawo, jechać na skrętach i krzyżowaniach się ulic powoli i w czas ostrzegać dzwonkiem.

§ 4. Nie wolno jechać szybko t. j. w tempie przewyższającem chyżość raźnego kłusu koni.

§ 5. Do kierownicy każdego koła mają być przymocowane: hamulec i donośny dzwonek, nocną zaś porą do przodu koła u góry zapalona latarka o szkle bezbarwnem.

§ 6. Wojskowi w służbie czynnej i żandarmi podlegają temu regulaminowi wtedy, jeśli nie są w akcyi wojskowej, albo jadą na kole w cywilnem ubraniu. Jednak i w tych wypadkach należy się w razie przekroczenia regulaminu ograniczyć do doniesienia o tem, przynależnej Władzy.

§ 7 Na wezwanie c. k. organów Policyi lub Magistratu winien każdy kolarz zsiąść z koła i wylegitymować się (kartą legitymacyjną, paszportem, kartą wizytową i t p.).

Jeśli nie może wylegitymować się, winien udać się ze strażą do najbliższego lokalu Władzy bezpieczeństwa i tam na żądanie złożyć koło, dla zabezpieczenia grzywny.

§ 8 Przekroczenia tegoż regulaminu — o ile nie podpadają pod postanowienia nstawy karnej — ulegną karze pieniężnej do 100 złr., albo aresztu do dni 14-tu w myśl przepisu Rozporządzenia ministeryalnego z dzia 30. września 1857, Nr. 195 Dz. u. p.

§ 9. Z dniem ogłoszenia niniejszego regulaminu, traci moc obowiązującą dotychczasowy regulamin jazdy na kole, wydany dnia 8. kwietnia 1896 L. 245.

W Krakowie, dnia 11 lipca 1799.

C k. Dyrekcya Policyi.

— Z pewnej londyńskiej korespondencyi wyjmujemy następujący ciekawy ustęp: „Niedawno musiałem przedsięwziąć w mojem mieszkaniu większe naprawy i zdumiałem, widząc iż wszyscy niemal zatrudnieni przy tem robotnicy przyjeżdżają do roboty na kołach. Wiedziałem, że w Londynie wielu robotników jeździ na kołach, ale nie przypuszczałem, iżby zwyczaj ten był tak ogólny, jak się obecnie naocznie przekonałem. W rozmowie z tymi robotnikami dowiedziałem się dalej, iż w Londynie istnieje pewna liczba handlarzy kół, których klientela składa się prawie wyłącznie z robotników, a którzy przy tem bardzo dobre robią interesa. Obie strony postępują ze sobą z nadzwyczajną uczciwością, a skoroby któryś z towarzyszy ociągał się z ratami, potrzebuje tylko kupiec innym o tem wspomnieć, a ci postarają się już o to, aby przyszedł do swoich pieniędzy. Z drugiej strony kupiec taki nie sprzeda maszyny, co do której nie byłby przekonany, iż ona jeszcze dłuższy czas będzie zdolną do użytku. Toteż złamania takich „maszyn robotniczych" prawie nigdy się nie zdarzają, jak chyba wskutek silnego zderzenia. Nie są to naturalnie najnowsze modele kół, lecz w ogóle dobre i silne maszyny, nabywane z drugiej ręki. Robotnicy obchodzą się z niemi bardzo troskliwie, toteż te im bardzo dobrze służą. Przeważna część robotników mieszka daleko poza obrębem miasta i często dostaje pewną kwotę na koszta podróży i ci wszyscy przekonali się rychło, iż najszybszym i najtańszym dla nich wehikułem jest koło.

— Z wystawy sportowej w Monachium. Na tej wystawie przyznano 47 wystawcom nagrody, 33 zaś nie. Przeciwko jury podniosły tak nagrodzone jak i nienagrodzone firmy protest tej treści: „Zgromadzeni dziś wystawcy podnoszą niniejszem, iż premiowania na ogólnej wystawie sportowej w Monachium nie mogą uważać, jakoby było bez zarzutu. Na podstawie licznych reklamacyi, przychodzi się do przekonania, że sąd wystawowy nie badał przedmiotów z należytą starannością i znajomością rzeczy, a ogłoszone uzasadnienia nie są zgodne z programem postanowień co do premiowania, gdyż premiowani zostali także niewystawcy, firmy zaś, które rzeczywiście wystawiły godne uwagi przedmioty, wcale nie zostały uwzględnione. Musi wreszcie polegać na jakiemś nieporozumieniu, jeżeli najmniej w dziedzinę sportu wchodzący dział spożywczyj otrzymał najwięcej złotych medali. Okoliczności te zmuszają zgromadzonych, iż udzielone odznaczenia uważają jako nieważne i takowe odrzucają.«

— Czy kostyum kolarski jest nieprzyzwyity? Takie pytanie nasunęło się gronu cyklistów z Warszawy i Łodzi, przybyłych w d. 13. z. m. do Ojcowa. Cykliści w liczbie 20, zjechali w d. 13. sierpnia do Ojcowa, w celu zwiedzenia tej miejscowości, a dowiedziawszy się na miejscu, że tam tegoż dnia odbywa się zabawa teneczna, po przyprowadzeniu do porządku ubiorów, udali się do kasy, celem nabycia biletów na oznaczoną zabawę, w które zaopatrzeni, udają się sprężyści do sali. Tu spotyka ich niespodzianka: pan gospodarz niechętnie przyjmuje bilety i jednocześnie oświadcza, że kostjum kolarski uważa jako ubranie nieprzyzwoite, a ponieważ wszyscy cykliści są w takich kostyumach, on, jako gospodarz, odmawia z góry panom cyklistom ułatwienia zapoznania ich z zebranem na zabawie towarzystwem

Interwencya obecnych pań dopiero zrobiła to, że znalazł się inny, mniej drażliwy na kostyumy pan, który ułatwił cyklistom wzięcie udziału w zabawie, jaka nawiasem mówiąc, przeciągnęła się do g. 7 rano dnia następnego.

Dziwnem wydaje się podobne traktowanie cyklistów przez gospodarza i jego zapatrywanie się na kostyum kolarski, tembardziej, że sam pan gospodarz, ubrany był w garnitur marynarkowy jasny i pstrokaty krawat.

Nie mogąc przeszkodzić cyklistom w zabawie,

pan ten, zabronił grać orkiestrze, a ponieważ ta na ogólne żądanie grała, nie zwracając uwagi na nakaz, nałożył na rzeczoną orkiestrę karę rs. 50, którą to sumę pokryli cykliści.

Choć Ojców nie jest zabity deskami od świata cywilizowanego, to jednak nie przeszkadza, aby w nim nie można znaleźć zacofańców.

Efen. (Kolarz).

Ważniejsze wyścigi i rekordy.

— Warszawa 16. września.

Wyścig wiorstowy z prowadzeniem zdobył Cisotti ustanawiając rekord klubowy na 1 : 15. Z zapisanych 12 współzawodników brali udział St. Barański, Wyhowski i Sobczak, z których żaden nie osiągnął powyższego czasu, inni zaś odstąpili nie czując się na siłach do pobicia powyższego rekordu. — Wyścig premiowy, 3 okrążenia toru podzielony a 3 przedbiegi, w których przybyli I. 1. Cisotti 1:53$^2/_5$. 2. Ruinart, 3. Pogożew, 4. Nawski. II. 1. Eros 1:5?$^3/_5$, 2. Weeck 3. Sobczak, 4. Barański. III. 1. Lanfranchi, 2:5$^1/_5$ 2. St. Wyhowski, 3. Strakacz, 4. Barański. — Wyścig tandemów 10 okrążeń. 1. Eros-Cisotti, 2. Lanfranchi-Weeck, 3. M i St. Barańscy. — Dokończenie wyścigu premiowego 10 km., czyli 26 okrążeń. I. pierwsi i drudzy z przedbiegów: 1. Cisotti 17:36,$^3/_5$, 2. Lanfranchi, 3. Ruinart II. trzeci i czwarci z przedbiegów: 1. Pogożew 17:43, 2. Sobczak, 3. M. Barański. III. którzy przybyli w przedbiegach bez miejsca 1. Benet 18:8$^2/_5$, 2. Dołęga, 3. W. B. Preminwanie stosownie do liczby przejechania taśmy na czele.

— „Derby“ zaprzyjaźnionych towarzystw odbyło się w b. r. w Łodzi i zakończyło się zwycięstwem Holsteina z Łodzi który otrzymał punktow 12. Puhar przechodzi na r. 1900 na Łódzkie T. C. 2. Blin, 3. S. Barański (zeszłoroczny zbobywca „Derby“) 4. Krüger. Prócz tego odbyły się następnjące biegi: 3000 m. dla wszystkich 1. Weeck 4 : 18$^2/_5$ 2. Eros, 3. Pogożew. — Handicap multipletów 4000 m. 1. Eros Cisotti (0) 4:32, 2. Wyhowski Lanfranchi (0) 4:34, 3. Gilles-Muszyński. — Wyścig amatorów 2500 m. 1. Bogucki 2:39, 2. Holstein, 3. Ossowski. -- Omnium handicap 4000 m. 1. Weeck (0), 2. Ruinart (40), 3. Cisotti (0). — Wyścig multipletów dla wszystkich 2500 m. 1. Eros-Cisotti 5:59$^1/_5$, 2. Weeck-Pogożew, 3. Wyhowski. — Wyścig główny 10 000 m. 1. Eros 18:00$^3/_5$, tuż za nim Ruinart, 3 Weeck. Bez miejsca Pogożew i Wyhowski.

— Berlin 17 września — Wyścig sześciogodzinny zakończył się zwycięstwem Waltersa. Wszystkie niemal niemieckie, a od 120 km. wszystkie światowe rekordy pobite Wzięli w nim udział Taylor, Walters, Bouhours, Fischer Baugé, Robl, Huret. Wynik: 1. Walters 293·125 km., 2. Bouhours 287 390 km., 3. Fischer 279.95? km., 4 Robl 2?2·420 km., 7. 5. Huret 259 47? . Taylor odstąpił w czwartej godzinie i tak samo Baugé.

— Praga 17 września Drugie wielkie międzynarodowe wyścigi. Wyścigi klubów 1. Klub atletyczny Sparta 6 punktów, 2 Sportowy Klub czeskich welocypedystów „Praha“ 10 punktów. 3 Klub czesk. weloc Kr Winobrady 11 punktów. — Wyścig o mistrzowstwo czeskie na krótką przestrzeń (1000 m.) 1. Vondrzich 1:59 2 Vejtruba o $^1/_2$ koła 3. Hirsche o $^3/_4$ koła. Wyścig juniorów 2000 m. po 2 przedbiegach 1. Reisner 5:00$^4/_5$, 2. Krziż o 2 długości, 3. Lefler o 3 długosci — Handicap narodowy 804$^1/_2$ m 1. G. Vondrzich (0) 2 : 01 $^3/_5$, 2 Vacik (20 m) o długość koła, 3. Vejtruba (5 m) o 2 długości. — Wyścig starszych 1609 m. z wyrównaniem 1. Ohnesorg (70) 2·47$^3/_5$ 2 Czech (0) o 1$^1/_2$ długości 3 Hajek (40) o 2 długości — Handicap maszyn więcejsiedzeniowych 1609 m. 1. Vejtraba-Vacik (0) 2:1? $^1/_5$, 2. Hirsche-Vondrzich (30) o 5 długości, 3 tryplet Janczik-Marschner-Kolman (70) o 20 długości. — Handicap klubowy 1. Janczik (10) 1:29, 2. Marschner (20 m) o 5 długości, 3. Hawliczek (40) o 1 długość.

— Mistrzowstwo włoskie na krótkie przestrzenie zdobył Tomasselli.

— Mistrzowstwo czeskie na 1000 m. rozegrane 24. z m w Pradze zdobył Kudella.

— Cordang pobił przy niesprzyjającej pogodzie światowy 24 - godzinny rekord o 9.135 km zrobiwszy 1030 km. 110 m. (dotychczasowy rekord Waltersa 1020 km. 977 m.)

— Mistrzowstwo drogowe francuskiej Unii (U. V. F.) na 100 km. zgromadziło 33 amatorów.

1. E. Simon 2:40:20$^1/_5$ (dotychczasowy rekord 2:50:19 Dubois), 2 Labarde 2:50:0?, 2. Lutchmeyer 3:20:30 i dalszych dziewiętnastu.

— Mistrzowstwo europejskie na 100 km. rozegrało się dnia ?.bm w Berlinie: 1. Chase 1:55:2$^2/_5$ 2. Walters 3. Bouhours, 4 Robl 5$^1/_2$ km. za Chasem.

Samochody.

— Corre i Prade, odbywający podróż przez środkową Europę na wózku motorowym („Voiturette“) Corregο z motorem Dijon o sile 2$^1/_2$ konia przybyli 19. zm. do Wiednia Jechali przez Simplon, Nowarę, Medyolan, Bolonię, Udinę, Pontebbę Karyntyę i Styryę. Cała podróż odbyła się bez wypadku. Dnia 20. puścili się dalej na Berlin, Hanower, Kolonię, Akwizgran, Brukselę napowrót do Paryża.

Z dziedziny techniki fabrykacyi i handlu.

— Pisma angielskie oświadczają się za długiemi korbami (8 caliang) i podobno przyszłoroczne modele zostaną w takie korby zaopatrzone.

— Fabryka macierzysta kół „Patria“ w Solingen, otrzymała następujące pochlebne pismo, świadczące o doskonałości wyborów tej fabryki: „Hotel des Zibans, Oase Biskra (Algier) dnia 3. września 1899. Szan. Firma Weyersberg, Kirschbaum i Ska w Solingen. Przebywszy Tunis i część Algieru i dotarłszy do najdalej na południe położonego punktu naszej pięciotygodniowej podróży kołowej. mogę Panom oznajmić, iż użyta przezemnie maszyna „Patria“, pomimo bardzo opłakanego stanu dróg w północnej Afryce, okazała się wyśmienitą, gdyż wytrzymała tę podróż bez najmniejszego uszkodzenia. Z poważaniem Jul. Bolthausen, kierownik podróży towarzyskiej przez Algier-Tunis“.



Lwowski Klub Cyklistów.

Prezes: Dr. Jan hr. Drohojowski ul św. Marka 10

Sekretarz: Dr. Jan Rzepeck Bank krajowy.

Skarbnik: Wojciech Lerch Bank Zaliczkowy, ul. Hetmańska

Redaktor wiadomości klubowych: Kazimierz Hemerling, ul. Szopena 7.

Rendez-vous klubowe: Kawiarnia Schneidra, ul. Akademicka

Walne zgromadzenie odbędzie się dnia 4. listopada. Lokal i porządek dzienny podane zostaną w najbliższym numerze „Koła“.

Towarzystwo Kolarzy Wyścigowców we Lwowie.

Sekretaryat: ul. Akademicka 12.

Przewodniczący: Ludwik Christelbauer pl. Dąbrowskiego 6.

Sekretarz: Tadeusz Gustowicz. ul. Akademicka 11

Skarbnik: Stanisław Rużycki Bank Hipoteczny

Dnia 24. września odbyła się wycieczka do Stryja połączona z wyścigami drogowymi.

W wyścigu o mistrzowstwo T. K. W. 30 km. wzięło udział 5 jeźdźców, z których pierwszy przybył do mety Kazimierz Puchalski w 1:12:34 zdobywając złoty medal i tytuł mistrza T. K. W. na rok 1899|900. Dalej przybyli 2. Julian Krupski w 2 sek. 3. Pagat. Nagrody czasowe zdobyli Rusław i Witołdowicz. Czas maksymalny ze względu na silny wiatr przeciwny oznaczono 1 godz. 20 minut.

Bieg 15 km. z wyrównaniem. 1. Lubicz (30 sek) w 30:00 1/5. 2. Bobowski (0) w 30:00 2/5) 3. Puchalski (0) w 31.0?.

Dalsze biegi nie odbyły się z powodu słoty.

T. Gustowicz.

Oddział Kolarzy Sokoła Krakowskiego.

Prezes: Karol Radoń.

Sekretarz: Fr. Ebert.

I. Kapitan: Skaza L.

II. „ Podczaski K.

Gospodarz: Zieliński K.

30. lipca urządził Sokół skawiński wyścig na wniosek swego naczelnika i dzielnego kolarza druha Sousedika, a to przy okazyi festynu sokolego.

Bieg 5 km był dostępny dla członków naszego oddziału. Z 6. współzawodników przybył do mety:

I d. Bauer w 12 min.
II. d. Piotrowski w 12 m. 33. s.
III. d. Szopiński w 12 m. 40 s.
IV. d. Reiser w 13 m. 25 s.

Pierwsi trzej otrzymali z rączek jednej z pań komitetowych piękne medale, czwarty zaś olbrzymi bukiet.

W sierpniu zrezygnował z urzędu pierwszy kapitan jazdy d. Białkowski dla braku czasu, roweru i ochoty do zajmowania się sprawami oddziału. Zarząd uznając zasługi założyciela Oddziału, którego był do niedawna jeszcze duszą, uchwalił jednogłośnie na wniosek prezesa, wyrazić d. Białkowskiemu na piśmie podziękowanie za kilkoletnią skuteczną pracę w Oddziele. Na miejsce d. Białkowskiego wszedł do Zarządu d. Zajdzikowski Kazimierz, zaś I. kapitanem obrano d. Skazę.

Na onegdajszem posiedzeniu przyjęto znowu 3 druhów do Oddziału, tak że w bieżącym roku przybyło nam 35 członków.

Krakowski Klub Cyklistów z r. 1892.

Prezes: Karol hr. Raczyński, ul. Wolska 10.
Wiceprezes: Jan Fenz.
Sekretarz: Zygmunt Kirchmajer Bank hipoteczny.
Skarbnik: Wilhelm Ripper Bank hipoteczny.

PROGRAM
WYŚCIGÓW JESIENNYCH
Krakowskiego Klubu Cyklistów z. r. 1892.

w dniu 8. października 1899 r. odbyć się mających na szosie mogilskiej.

O godzinie $2\frac{1}{2}$ Bieg I. Mistrzowstwo, 5 km. — 3 nagrody o tytuł mistrza na rok 1899 1900, otwarty tylko dla członków zwyczajnych Krak Klubu Cyklistów z r 1892. Wpisowe 3 korony.

O godż. 3. Bieg II. (główny) 30 km. — 4 nagrody; otwarty dla wszystkich polskich cyklistów. Wpisowe 5 koron.

O godż. 3·15. Bieg III. Seniorów, 10 km. — 3 nagrody dla wszystkich polskich cyklistów którzy przekroczyli 35 r. życia· Wpisowe 3 k.

O godź. 4·25 Bieg IV. Tandemów. 5 km. — 3 nagrody dla każdej pary, otwarty dla wszystkich polskich cyklistów. Wpisowe każda para 5 kor.

O godź. 5 Bieg V Pocieszenia, 5 km. — 3 nagrody dla tych, którzy w żadnym biegu nagrody nie zdobyli. Wpisowe przy starcie 2 kor.

Zgłoszenia do biegów od I—IV przyjmuje do dnia 5. października 1899 WP. A. Tuch, zamieszkały w Krakowie przy ul. Wolskiej, l. 36 II. piętro.

Drobne ogłoszenia.

Dwa rowery (Waffendrad z Steyr), tegoroczny model, bardzo mało używane do sprzedania. Cena 120 i 130 zł. Bliższa wiadomość w Administracy „Koła“.

Dostawca Oddziału Kolarzy Sokoła Lwowskiego, Lwowskiego Klubu Cyklist w i t. d.

J. CALDERONI

(H. ROSENTHALA następca.)

Zakład mundurowania pp. Oficerów i Urzędników

we Lwowie, ul. Kopernika 9.

Poleca:

Kompletne stroje dla cyklistów w najnowszych fasonach. — Mundury sokole, płaszcze, oraz wszelkie potrzeby do mundurów. — Stroje ćwiczebne sokole. Mundury wojskowe i urzędnicze i wszelkie do nich potrzeby. — Broń przyboczną i palną. — Czapki własnego wyrobu i t. d. — Przyjmuje zamówienia na sztandary i szarfy. — Wielki wybór augielskich i krajowych materyi na stroje kolarskie i mundury.

Największy wybór włoskich przyborów do szermierki.

Ceny umiarkowane stałe.



RADFAHR-HUMOR

i Radfahr-Chronik

kosztuje w Niemczech kwartalnie 1 M. 50 f. W Austryi (ze stemplem kwartalnie 1 złr. 75 ct.

Redakcya:

R. Braunbeck i K. Ronninger. w Monachium.

Zamawiać można tylko przez poczte.



Nadzwyczajna offerta

Oryginalne amerykańskie nowe koła

„Light", Migotti & Co.

które kosztowały 26^ zł., sprzedaję jak długo zapas starczy z acetylem przyborami i latarką za 9^ zł. 140 najlepszy, Gregerowskich kół (Luxus Modell 1899) zamiast po 1.?0 za 75 złr. Angielskie „Swift zamiast 160 za 80 zł. Damskie koła najlepszego gatunku pod ścisłą gwarancyą z przynależytościami wszystko nowe po 75 i 85 złr. Wielki skład mało używanych kół po 40, 50 i 55 zł. Katalogów nie rozsełamy bo to sprzedaż okazyjna.

Skład fabryczny rowerów **M. RUNDBAKIN,**

IX Berggasse 3., Wied ń.

KAROL DOMICZEK

elektro-mechanik, dostawca c. k. kolei państwowych

Lwów, ul. Sykstuska l. 23.

Wzorowo urządzony specyalny warstat dla naprawy rowerów

pędzony **motorem gazowym**, zaopatrzony w **znakomitą niklowalnię** i **piec do emaliowania** wykonuje szybko i starannie **wszelkie naprawy rowerów, niklowanie, emaliowanie i całkowite odnawianie tychże. Siły robocze znacznie zwiększone!**

Nadto poleca

Znakomite rowery marki „ADLER" oraz własnego wyrobu!

Wszelkie przybory do rowerów utrzymuje tylko w najlepszej jakości!

Drukiem Z. Golloba Lwów, Ossolińskich 15. Wydawca i odpow. redaktor Kazimierz Hemerling